Cena 10 zł

9 – 16 SIERPNIA 1947

Rok II
Nr 32 (60)

SKRZYDŁA i MOTOR

TYGODNIK MŁODZIEŻY LOTNICZEJ

PROMOCJA OFICERÓW TECHNICZNYCH

Na zdjęciu: Szef Sztabu Gen. W. P. gen. broni Korczyc promuje młodych oficerów. Z lewej Dowódca Lotnictwa W. P. gen. bryg. Romeyko



W numerze: JANUSZ MEISSNER — „Patrol nad Warszawą“

PROMOCJA LUDZI MASZYN

Kiedy zajeżdżam przed bramę Technicznej Szkoły Oficerów Lotnictwa Wojska Polskiego w Boernerowie, wymija mnie czarna limuzyna; za szybą, pod czapką z otokiem generalskim, miga suchy profil — to gen. Korczyc.

Orkiestra wita przedstawiciela Prezydenta Rzeczypospolitej i Naczelnego Dowódcy hymnem narodowym.

Mijam bramę z napisem „Witajcie!“ i idę w kierunku placu, gdzie między dwoma samolotami bojowymi ustawiono ołtarz polowy.

Ks. płk Pyszkowski rozpoczyna nabożeństwo; ministrantami są elewowie Szkoły.

Między ołtarzem, a zwartymi szeregami kompanii szkolnych — przestrzeń zastawiona krzesłami dla zaproszonych gości, głównie rodzin oficerów, którzy będą dziś promowani.

„Za chwilę z rąk Ojczyzny otrzymacie wysoką godność: stopnie oficerskie“.

„Stała się wielka rzecz w tej wojnie: Bóg sprawił, że podali sobie dłonie bracia pradawni — Lech, Czech i Rus; braterstwo broni i krwi w boju zawarte, przetrwało walkę; wy to wielkie dzieło przyjaźni prowadźcie dalej!...“

Słowa kapelana wstrząsają słuchaczami; młode twarze żołnierskie ścina wzruszenie.

Nie zapomną tej chwili i nie zapomną tych słów.

...W rękach oficera technicznego spoczywa życie załogi, powodzenie lotu i operacji. Najmniejsza, niedbałość, najmniejsze niedopatrzenie może spowodować katastrofę i śmierć.

Lecz jakże radośnie i mocno uderza serce mechanika, serce oficera technicznego, gdy, przysłaniając ręką oczy, liczy maszyny powracające z lotu bojowego lub ćwiczeń, gdy widzi jak wszystkie, co do jednej, idą zwartym, równym szykiem, gdy słyszy jak równo i spokojnie dudnią silniki.

To jego zasługa. To rezultat jego twardej, ciężkiej pracy, jego umiejętności technicznych i serca kochającego stalowe maszyny.

Techniczna Szkoła Lotnicza Wojska Polskiego, która wydała już wielu pierszorzędnych oficerów i fachowców, czeka na nowe, szkolne kompanie!

ARKADY FIEDLER

Po mszy d-ca Szkoły płk Adamecki odczytuje rozkaz nominacji oficerskich i podoficerskich.

Pada komenda.

Pierwszy szereg przybliża się i przyklęka. Obnażona szabla gen. Korczyca kolejno dotyka ramion młodych oficerów.

Następnie generał przemawia, przypominając promowanym oficerom i podoficerom obowiązki, łączące się z ich nowym stanowiskiem w Armii. W odpowiedzi prymus Szkoły dziękuje Władzom Państwowym i Dowództwu Wojsk Polskich, że synom chłopów i robotników dane było osiągnąć ten zaszczytny szczebel w hierarchii Armii, oraz — w imieniu własnym i kolegów — przyrzeka stać na straży Wolności i Demokracji.

Część oficjalną kończy defilada, którą z trybuny przyjmują: z ramienia MON — Szef Sztabu Gen. W. P. gen. broni Władysław Korczyc, oraz d-ca Wojsk Lotniczych gen. brygady Aleksander Romeyko.

Po defiladzie d-ca Szkoły płk Adamecki zaprasza zebranych do zwiedzenia wystawy technicznej.

Szczególną uwagę zwraca model samolotu o napędzie rakietowym — model polski, skonstruowany przez wykładowców Szkoły.

W czasie wspólnego, żołnierskiego obiadu, wyróżnieni absolwenci Szkoły (ppor. Ryszard Kotowski, ppor. Henryk Karolak i st. sierżant Bronisław Kędzierski) otrzymują książki, własnoręcznie dedykowane przez Marszałka Polski.

Występy artystyczne i zabawa taneczna kończą ten uroczysty dla Szkoły i Lotnictwa Polskiego dzień.

Ost.

ŚWIĘTO LOTNICTWA

W bieżącym roku Święto Lotnictwa zostało wyznaczone na dzień 7 września. W dniu tym we wszystkich wojewódzkich i większych powiatowych miastach, odbędą się uroczystości, pokazy i defilady powietrzne.

Szczególnie uroczysty przebieg będą miały uroczystości w Warszawie, Bydgoszczy i Poznaniu.

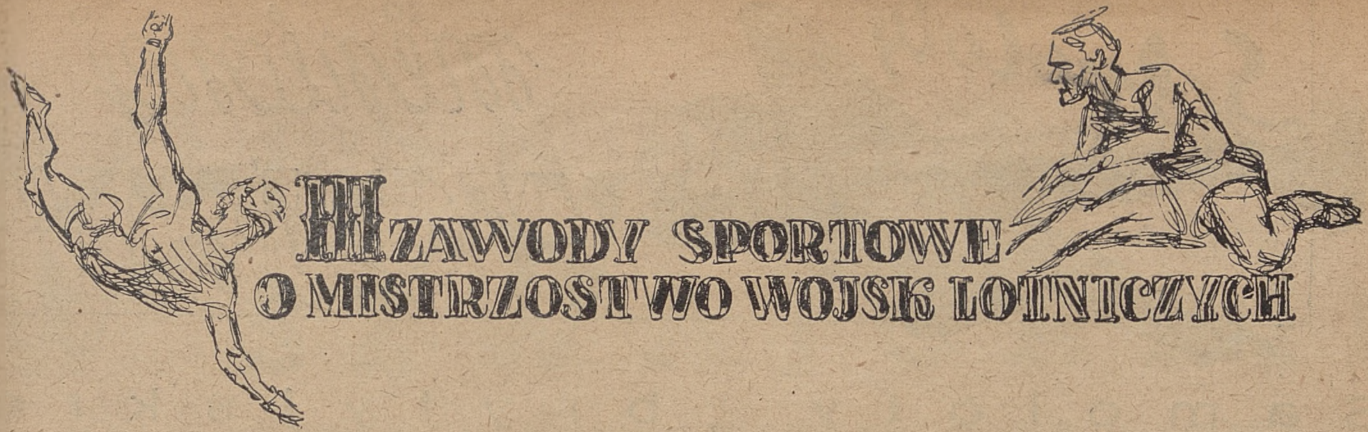
We święcie wezmą udział lotnicze jednostki wojskowe, Liga Lotnicza, Aerokluby, samoloty PLL „Lot“, oraz Szkoły i Ośrodki Ministerstwa Komunikacji.

Święto Lotnicze poprzedzone będzie przypuszczalnie Tygodniem Lotnictwa (1 — 7.IX, organizowanym przez Ligę Lotniczą.

W następnych numerach SiM-u podawać będziemy bardziej szczegółowe informacje.

W dniach poprzedzających Święto ukaże się specjalny numer „Skrzydlatej Polski“, oraz 16-to stronicowy numer „Skrzydeł i Motoru“ w wielobarwnej, półsztywnej okładce.

W obu pismach ukażą się artykuły najlepszych autorów lotniczych z Januszem Meissnerem na czele.



III ZAWODY SPORTOWE O MISTRZOSTWO WOJSK LOTNICZYCH

Między 20 a 25 lipca, odbyły się w Bydgoszczy zawody sportowe, tzw. „olimpiada lotnicza".

Już na szereg dni przed terminem ulice miasta zaroiły się szaro - błękitnymi mundurami; na wielu z nich lśnią czerwone znaczki — dowód uczestnictwa w zawodach sportowych w ubiegłym roku.

Opalone twarze uśmiechają się optymistycznie — widocznie każdy liczy na zwycięstwo. Ale nie jest to takie łatwe: startuje 650-u zawodników, którzy po tytuł mistrza zjechali tu z całej Polski.

Umieszczone nad stadionem hasło:

„Każdy lotnik sportowcem" — realizowane jest w 100%.

20-go lipca o godz. 10-tej, zawody rozpoczyna defilada. Stadion zakwita gamą barwnych kostiumów sportowych. Nie brakuje żadnej konkurencji: maszerują szermierze, piłkarze, lekkoatleci, pływacy, bokserzy itd.

Defiladę przyjmują: D-ca Lotnictwa gen. bryg. A. Romeyko, D-ca OW 2 gen. Rotkiewicz, Szef Sztabu Lotnictwa płk Kadazanowicz, oraz d-cy poszczególnych pułków lotniczych.

D-ca lotnictwa gen. bryg. Romeyko w krótkim przemówieniu podkreśla znaczenie sportu dla wyszkolenia bojowego w lotnictwie i zachęca do osiągnięcia dobrych wyników w obecnych zawodach.

Przedpołudniową część programu mistrzostw wypełniają rozgrywki w konkurencjach lekkoatletycznych.



Siatkówka

Po południu — piłkarskie mecze eliminacyjne, oraz spotkania pięściarskie.

Okazuje się, że lotnicy sportowcy w czasie zawodów nie zapominają i o ćwiczeniach z dziedziny wojskowej — oto taki obrazek: skoczek spadochronowy wykonuje skok z samolotu PO-2, żeby przed meczem piłki nożnej wręczyć Szefowi Sztabu Lotnictwa kwiaty i...piłkę. Tego nie oglądały jeszcze żadne boiska.

We wszystkich konkurencjach rozgrywki są bardzo ciekawe. Zawodnicy nadzwyczaj ambitnie walczą o tytuł mistrza, który w rezultacie zdobywa Oficerska Szkoła Lotnicza.

W międzypułkowych zawodach pierwsze miejsce zajmuje 7-my Pułk Lotnictwa Bombowego.

Oto zdobywcy pierwszych miejsc w poszczególnych konkurencjach:

Bieg 100 m ppor. Olendzki 3 PLM w czasie 11,6 sek.; 400 m plut. Mirowski TSL 56,6 sek.; 1500 m plut. Mirowski TSL 4:33,0 sek.

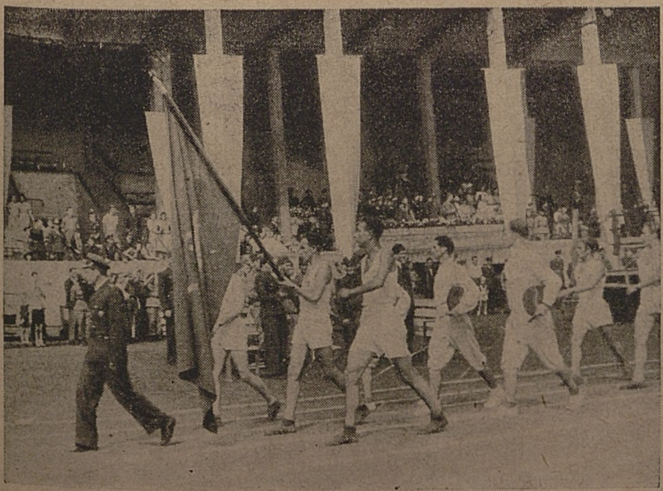
Sztafeta 4x100 Tech. Szk. Lotn. czas 49,2 sek., sztafeta olimpijska OSL 3:50,0 sek.

Skok w dal ppor. Wójtowicz 6 PLSz 5,63 m, skok w zwyż ppor. Wójtowicz 6 PLSz 1,60 m.

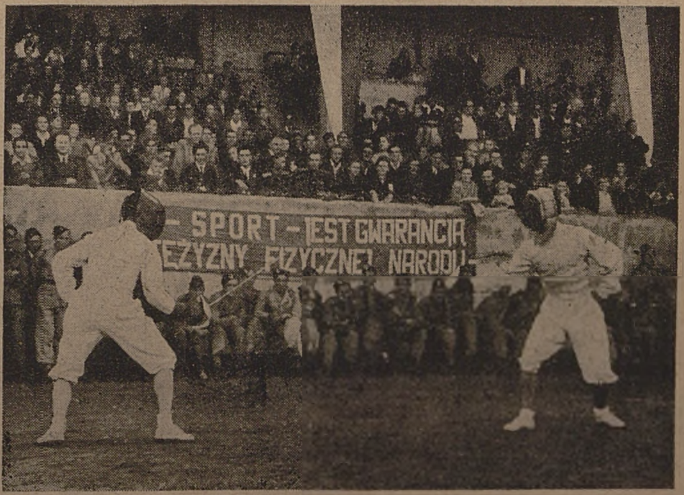
Rzut dyskiem por. Malewski 3 PLM 34,48 m, pchnięcie kulą Pogorzelski 7 PLB 11,01 m, trójbój por. Malewski 3 PLM 238 punkt.

W gimnastyce zespołowo zwyciężyła Ofic. Szk. Lotn., indywidualnie ppor. Pączka.

Defilada zawodników



Szermierka





Samoloty brytyjskie
VIII

Opis sprzętu angielskiego byłby niezupełny, gdybyśmy pominęli szybowce transportowe. Rozwój szybowców transportowych datuje się mniej więcej od początku ubiegłej wojny. W 1942 r. powstaje w Anglii Army Air Corps mający w swym składzie ekskadry szybowców transportowych. W inwazji bierze udział cała armia powietrzna, bez pomocy której lądowanie Aliantów byłoby wręcz niemożliwością. W skład armii powietrznej wchodziły oddziały brytyjskie, amerykańskie i polskie. Największą operacją był zrzut oddziałów spadochroniarzy przy przekroczeniu Renu. Lądowanie w Holandii w okolicy Arnhem i Nijmegen było operacją nieudaną, nie osiągnięto spodziewanych wyników, przyczyną jednak tego były nie wady sprzętu lecz błędy strategiczne. Szybownictwo transportowe posiada olbrzymią przyszłość ze względu na dużą taniość tego środka transportu i wielkie znaczenie w wojnie nowoczesnej.

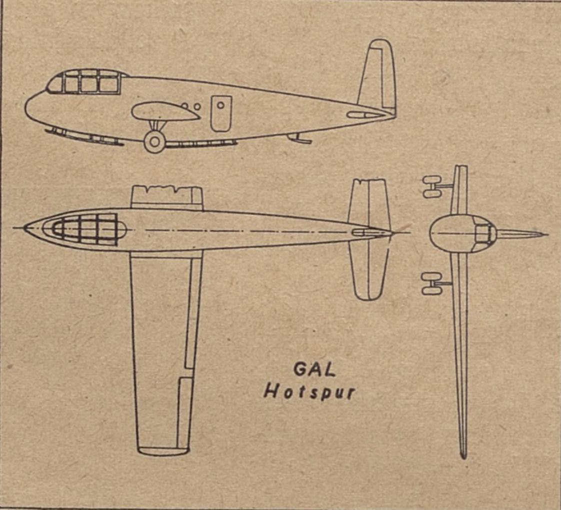
Sprzęt:

G. A. L. HOTSPUR

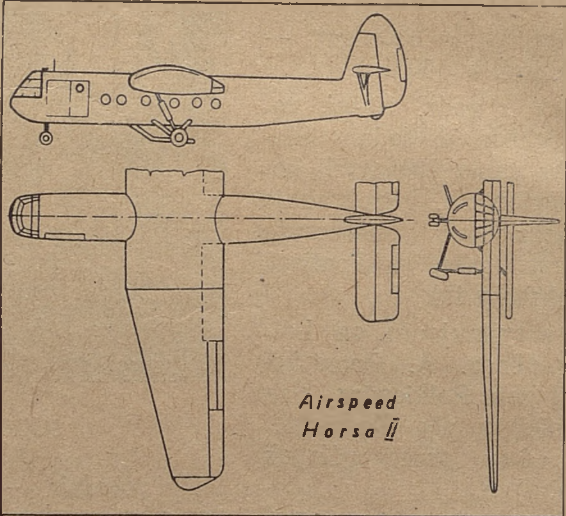
Jest to szybowiec o niewielkich rozmiarach, mało używany. Wersja Mk. III jest używana do celów szkolnych, posiada podwójne sterowanie i instrumenty pokładowe. Kostrukcja całkowicie drewniana.

AIRSPEED HORSA A. S. 51

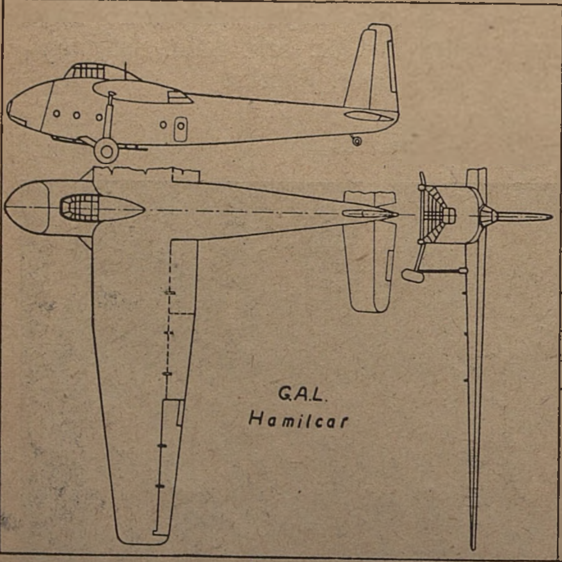
Szybowiec transportowy, bardzo często używany, pierwszy raz użyty na Sycylii. Podczas inwazji ponad 20% całego matriału wojennego dostarczyły szybowce Horsa. Istnieją dwie wersje: Horsa I posiada uchwyt liny holowniczej w miejscu połączenia zastrzałów z kadłubem.



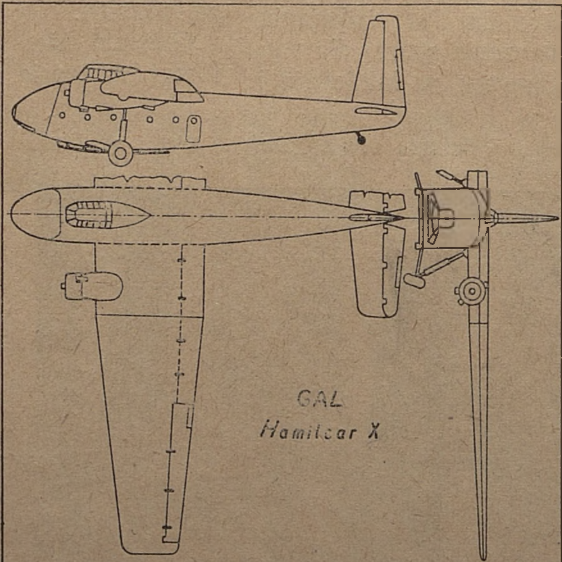
rozpiętość m	14,0
długość m	12,1
powierzchnia nośna m²	25,26
wydłużenie skrzydła	3,3
ciężar pustego kg	797
ciężar w locie kg	1650
obciążenie płata kg/m²	65
szybkość max holowania	273
szybkość holowania	240 / –
samolot holujący	Albemarle Hector
ilość pasażerów	6
2 pilotów	



rozpiętość m	26,84
długość m	20,43
powierzchnia nośna m²	102,5
wydłużenie skrzydła	5,9
ciężar pustego kg	3800
ciężar w locie kg	7040
obciążenie płata kg/m²	68,56
szybkość max holowania	–
szybkość holowania	– / –
samolot holujący	Halifax [illegible]
ilość pasażerów	25
2 pilotów	



rozpiętość m	33,5
długość m	20,7
powierzchnia nośna m²	154
wydłużenie skrzydła	11,5
ciężar pustego kg	8350
ciężar w locie kg	16330
obciążenie płata kg/m²	109,7
szybkość max holowania	300
szybkość holowania	240 / –
samolot holujący	Halifax Stirling
ilość pasażerów	–
2 czołgi „Tetrach"	



rozpiętość m	33,5
długość m	20,7
powierzchnia nośna m²	154
wydłużenie skrzydła	–
ciężar pustego kg	14760
ciężar w locie kg	21340
obciążenie płata kg/m²	138
szybkość max holowania	–
szybkość holowania	240
samolot holujący	Halifax
pułap m	3970
może latać sam z szybkością 232 7¾ t ładunku	

POLSKA EKIPA

na międzynarodowych zawodach szybowcowych

W SZWAJCARII

Dnia 25 lipca br. z lotniska Instytutu Szybownictwa Aleksandrowice wyruszyła do Szwajcarii polska ekipa szybowcowa. Ekipa ta weźmie udział w I-szym Międzynarodowym Tygodniu Szybowcowym Engadine w Samedan organizowanym przez Aeroklub Szwajcarski. Tydzień Szybowcowy odbywa się w dniach od 30 lipca do 9 sierpnia rb. i zawiera następujące konkurencje:

1) loty wysokościowe,
2) loty docelowe z powrotem na miejsce startu,
3) wyścig w obwodzie zamkniętym,
4) Wielki Lot Okrężny Engadine „Tour de Bermina“ połączony z lotem na wysokość,
5) konkurencja specjalna,
6) konkurencja dla klasyfikacji ogólnej.

Zawody odbywają się w Alpach, w bardzo ciężkich warunkach wysokogórskich. Faworytami na pierwsze miejsce są bezwątpienia szwajcarzy, zapoznani doskonale z terenem. Zawodnicy nasi zetkną się z podobnymi warunkami lotu po raz pierwszy.

Skład polskiej ekipy jest następujący: kierownik ekipy — inż. Rudolf Weigl, dyrektor Instytutu Szybownictwa, piloci: Adam Zientek i Borys Puzej, meteorolog: mgr. Rafałowski, konstruktorzy: Niespał i Nowakowski, grupa techniczna: Janica i Dziergas.

Piloci nasi startować będą na szybowcu wyczynowym polskiej konstrukcji I. S—1— „Sęp“.

W chwili gdy niniejsza wiadomość dotrze do rąk naszych czytelników zawody zostaną zakończone. — Tym nie mniej jednak w chwili obecnej jeszcze trwają.

W imieniu wszystkich czytelników SiM-u ślemy naszym zawodnikom w górzystej Szwajcarii serdeczne pozdrowienia z Kraju.

Z OSTATNIEJ CHWILI

Samedan, 2.08.47 r.

Specjalny korespondent „Skrzydeł i Motoru“ donosi:

Pierwszy dzień Międzynarodowego Tygodnia Szybowcowego w Samedan

I miejsce — Maurer — Szwajcaria — 3750 m — 150 pkt.

II miejsce — Ruchstuhl — Szwajcaria 3220 m — 126 pkt.

III miejsce — Schachenmann — Szwajcaria — 2986 — 111 pkt.

IV miejsce Khun — Szwajcaria — 2966 m — 110 pkt.

V miejsce — ZIENTEK — POLSKA — 2730 m — 101 pkt.

VI miejsce — Branfiart — Francja — 2730 m — 101 pkt.

VII miejsce — Suede — Szwecja — 2680 m — 97 pkt.

VIII miejsce — Kamil — Egipt — 2604 m — 92 pkt.

W pierwszym dniu zawodów odbywał się konkurs wysokości. Miejsce zajęte przez pil. Zientka jest dla nas miłą niespodzianką. Jesteśmy lepsi od wszystkich za wyjątkiem gospodarzy, którzy w lataniu wysokogórskim nie mają konkurentów. Wyczyn polskiego zawodnika potwierdza jeszcze raz naszą wysoką klasę i doskonałość skonstruowanego i wyprodukowanego po wojnie „Sępa“.

Samedan 4.08.47 r.

(Obsługa własna)

W trzecim dniu zawodów w konkursie lotu w obwodzie zamkniętym, pilot polski Adam Zientek był klasyfikowany jako 5-ty posiadając w ogólnej punktacji 430 pkt.

Na I miejscu znajduje się Siegbert Maurer (Szwajcaria) — 690 pkt. na 700 możliwych.

SAMOLOTY BRYTYJSKIE — ciąg dalszy ze str. 380.

Horsa II — część przednia kadłuba otwiera się dla łatwiejszego załadowania. Kadłub jest trójdzielny, przy czym u nasady krawędzi spływu skrzydeł posiada specjalnie skonstruowane „przymusowe miejsce złamania“ w celu szybkiego opróżnienia szybowca po wylądowaniu. Uchwyt liny holowniczej znajduje się w goleni podwójnego kółka przedniego. Konstrukcja całkowicie drewniana, skrzydło trójdzielne, kadłub o pokryciu częściowo pracującym.

G. A. L. HAMILCAR.

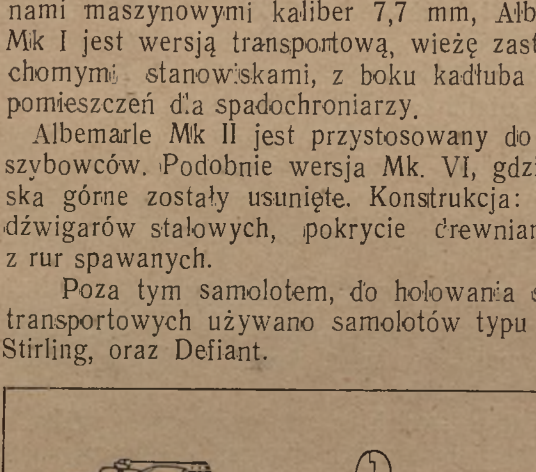
Jest to najnowszy szybowiec transportowy, wybudowany w czasie wojny. W skład ładunku użytecznego wchodziły pojazdy mechaniczne i lekka artyleria przeciwpancerna.

Szybowiec Hamilcar X jest zdolny do samodzielnego lotu.

Do celów holowniczych był najczęściej używany samolot **Armstrong — Whitworth A. W. 41 Albemarle.** Skonstruowany początkowo jako bombowiec i samolot wywiadowczy, po próbach został jednak przeznaczony do transportu spadochroniarzy i holowania szybowców. Bierze udział w akcji na Sycylii, we Francji i w Arnhem. Wersja Albemarle Mk. I. jest bombowcem wywiadowczym, posiada sześć osób załogi, uzbrojenie stanowi obrotowa wieża z 4 karabinami maszynowymi kaliber 7,7 mm, Albemarle ST Mk I jest wersją transportową, wieżę zastąpiono ruchomymi stanowiskami, z boku kadłuba wejście do pomieszczeń dla spadochroniarzy.

Albemarle Mk II jest przystosowany do holowania szybowców. Podobnie wersja Mk. VI, gdzie stanowiska górne zostały usunięte. Konstrukcja: skrzydło z dźwigarów stalowych, pokrycie drewniane, kadłub z rur spawanych.

Poza tym samolotem, do holowania szybowców transportowych używano samolotów typu Lancaster, Stirling, oraz Defiant.



Armstrong-Whitworth AW41 Albemarle I

rozpiętość m	23,48
długość m	18,27
powierzchnia nośna m²	74,6
wydłużenie skrzydła	–
ciężar pustego kg	10260
ciężar w locie kg	16570
obciążenie płata kg/m²	222
obciążenie mocy kg/KM	5,22
szybkość na wysokości	400 / 4575
zasięg km	2160
pułap m	–

PATROL NAD WARSZAWĄ

JANUSZ MEISSNER

Dnia 24 września roku 1944 o godzinie 12.00 z lotniska Zadybie Stare wystartował pod dowództwem majora Tadeusza Wicherkiewicza klucz myśliwski w składzie: pierwsza para — mjr. Wicherkiewicz, ppor. Podgórski; druga para — ppor. Poruczniczak, ppor. Łobecki. Zadanie: patrol nad Warszawą celem zwalczania samolotów niemieckich, ostrzeliwujących i bombardujących stanowiska powstańców.

— To był mój szósty lot bojowy — powiedział pułkownik[1]). — Dopiero szósty, bo we wrześniu 1939-go... Pan przecież wie najlepiej: nie było na czym latać...

Wiedziałem o tym, naturalnie. Ta garstka ludzi spośród pełnowartościowych pilotów, której udało się walczyć w pierwszych dniach wojny, uważana była przez pozostałych za wybrańców losu...

Porucznik Wicherkiewicz nie należał do tych „szczęśliwców". Spotkałem go gdzieś na drodze naszego odwrotu z Dęblina — może pod Kockiem, a może dalej — pod Włodawą, czy Krasnymstawem, kiedy już nie było wątpliwości, że wali się na nas klęska. Miał poruczone sobie jakieś zadanie ewakuacyjne, które starał się spełnić jak najlepiej i jak najsumienniej.

Dziś — z perspektywy tylu lat — rozumieliśmy obaj całą błahość i niedorzeczność tej sprawy; ale wtedy i mnie i jemu wydawało się to ważne i odpowiedzialne. Poczucie odpowiedzialności skłoniło wówczas por. Wicherkiewicza do pozostania z tyłu, daleko za oddziałami lotnictwa, które śpieszyły ku granicy rumuńskiej. Uważał, że musi zwalczyć wszelkie trudności, aby wykonać ów rozkaz — i nie widziałem go już więcej podczas wojennej wędrówki, ani w obozach rumuńskich, ani we Francji, ani w W. Brytanii.

Dopiero teraz w Modlinie zobaczyłem go znowu, już jako dowódcę pułku „Warszawa". I dopiero teraz przypomnieliśmy sobie dawne przelotne spotkanie na szlaku klęski.

Opowiadał o swoich losach w słowach prostych, zwięźle i bez zbytecznych dygresji. Kiedy zagadnąłem o ten lot nad płonącą Warszawą, spojrzał na mnie z uśmiechem:

— Będzie pan o tym pisał?

Skinąłem głową.

— Nie potrafię tego tak opowiedzieć, jak trzeba. Musi pan już sam wszystko uporządkować, żeby z tego coś wyszło: połączyć we właściwym miejscu — w odpowiedniej chwili to co się dzieje w myślach człowieka, z faktami, z zewnętrzną akcją. I wszystko razem podać prawdziwie, bez bujdy, bez frazesów o ojczyźnie i niezłomnej odwadze. Nie cierpię, psiakrew... No — pan wie.

Urwał i spojrzał na mnie przenikliwie jasnymi oczami.

Uspokoiłem jego obawy:

— Będę się starał zachować umiar.

Więc zaczął opowiadać.

Mechanicy wnieśli go do maszyny, bo jeszcze nie mógł wspiąć się po skrzydle o własnych siłach: w ostatnim dniu przed odlotem na front warszawski — na lotnisku Gostomel pod Kijowem — naderwał sobie ścięgno w kolanie.

Naturalnie nawet lekarzowi się z tego nie zwierzył: diabli wiedzą, co takiemu strzeli do głowy? Na przykład — każe leżeć w izbie chorych, czy w szpitalu.

— W takiej chwili, rozumie pan?!

Postanowił, że przez to głupstwo nie straci ani jednego dnia lotnego, i — jakoś latał. Kolano bolało wprawdzie gdy chodził, ale mógł bez trudu sterować nogami, siedząc w gondoli. Najgorzej było z wsiadaniem i wysiadaniem z kabiny. Ale — mechanikom można zaufać: nikt go nie zdradził.

Klucz wykołował na skraj lotniska, pod wiatr i ruszył do startu. Grzmot pięciu tysięcy koni mechanicznych na pełnym gazie przecwałował nisko nad ziemią i rozproszył się w przestrzeni. Dwie pary JAK-ów położyły się w skręt nad Jarczowem, okrążyły lotnisko i — szybko nabierając wysokości — weszły na kurs, lecąc zbieżnie do szosy warszawskiej, pod silnym wiatrem w prawą burtę.

— Ten wchodni wiatr mnie zgubił — powiedział pułkownik, spoglądając na mnie. — Gdyby nie on... Ale to było dopiero później. Tymczasem minęliśmy Garwolin, lotnisko naszych nocnych bombowców i — zostawiając na lewo Otwock — wyszliśmy na Miłosnę. Z tysiąca pięciuset metrów widać było Warszawę jak na dłoni. Płonęła: dym, pędzony wiatrem od strony Pragi wlókł się mozolnie w górę olbrzymią chmurą. Z przedmieść, od Pruszkowa, Raszyna i Bielan waliła artyleria niemiecka. Wewnątrz — pewnie z Saskiego Ogrodu — biły granatniki i moździerze. Z ruin Starego Miasta raz po raz zrywał się ogień czołgów. Stanowiska powstańców już się wtedy bardzo skurczyły i porozdzielały na zawzięcie bronione ośrodki oporu. Było ich coraz mniej, coraz mniej...

---

[1]) Tadeusz Wicherkiewicz jest obecnie podpułkownikiem i dowódcą Pułku Myśliwskiego „Warszawa" We wrześniu roku 1944 był w stopniu majora.

Zgasił niedopałek papierosa i zamilkł, patrząc na wątłą smużkę dymu, która po chwili rozwiała się i znikła.

— Tego nie można zapomnieć — powiedział i umilkł znowu.

Przypuszczam, że miał na myśli ów ponury obraz, który oglądał skręcając na czele klucza znad Miłosny w kierunku Pragi. Nie zwierzał się przede mną w słowach z uczuć, które w owej chwili musiały go przenikać. Tylko z wyrazu oczu patrzących teraz gdzieś daleko poprzez otaczające nas przedmioty, z lekkiego grymasu ust i z pogłębionych zmarszczek na jeszcze młodzieńczym czole — można było sądzić o tym, co się w nim działo, gdy po pięciu latach tułaczki ujrzał Warszawę — nie!: ruiny Warszawy — konające w nierównej walce.

— I niech mi pan wierzy — dorzucił nagle, jakby kończąc tamtą zaczętą i niedopowiedzianą myśl — niech mi pan wierzy, że każdy z nas — każdy z nich — poprawił się — każdy z naszych pilotów o tym pamiętał. I nad Odrą, i pod Kołobrzegiem, i — przedewszystkim — tam, pod Berlinem!

— Mnie wtedy już nie było w pułku — dodał po chwili. — Ten przeklęty wiatr... Ale pamiętam i dziś.

Odetchnął głęboko i wykonał ręką nieokreślony gest, jakby odsuwając na bok to wspomnienie. Potem mówił dalej, że wykręcili z wiatrem nad Pragę i właśnie wchodzili nad Wisłę, gdy brzeg warszawski zasypał ich ogniem baterii przeciwlotniczych. Jeden z pocisków rozerwał się pod silnikiem jego samolotu. Silny wstrząs i podmuch cuchnącego dymu szarpnęły wszystkimi nerwami pilota. Powiedział do swoich: „Skręt w lewo!" i w tej samej chwili dostrzegł płomień na dnie kabiny.

— Pali się! — pomyślał.

Buchnęło teraz duszącym dymem i gorącem, jak z pieca; owiało mu twarz, oślepiło. Mimo to trzymał maszynę w obszernym wirażu, ślizgając się na skrzydło: może zgaśnie? Ale płomień chwycił się kadłuba i — rwany pędem — sięgał już sterów, trawiąc pokrycie gondoli. Raz po raz kłęby czarnego dymu i ciemno - czerwone języry ognia płonącej benzyny i smarów obejmowały wnętrze kabiny... Nie można było zwlekać dłużej: nogawki kombinezonu tliły się i dymiły, parząc nogi; brwi i rzęsy pozwijały się od płomienia; oczy piekły i łzawiły.

— Skakać! — przemknęła myśl.

Ale jeszcze się nie poddał: brzeg praski był niedaleko; chciał go mieć pod sobą przy skoku.

Puścił drążek, otworzył owiewkę, podwinął nogi pod siebie i dźwignął się w górę. Zabolało w kolanie. Pęd smagał twarz i pchał go w tył, wyciskając z płuc oddech. Ostrożnie, aby nie stracić równowagi i nie dać zmieść się z grzbietu kadłuba, usiadł na skraju wycięcia gondoli. Namacał stopą uchwyt drążka i wyrównał.

Każda sekunda groziła wybuchem zbiorników, ale też każda zbliżała go ku Pradze. Obejrzał się na swój klucz. Trzy JAK-i szły za nim, podnosząc się ze skrętu. Jego numer drugi — podporucznik Podgórski — „przykrywał" go nadal, trzymając się za nim blisko, nieco na lewo i powyżej. Porucznczak i Łobecki doganiali go na zewnętrznym łuku wirażu.

— I to mnie właściwie uspokoiło — powiedział, podkreślając każde słowo lekkim uderzeniem dłoni o blat stołu. — To. Nie bliskość naszego terenu. Nie



żadna logiczna myśl. Tylko to, że oni za mną lecieli, że mnie widzieli; że musieli wiedzieć, co zaraz nastąpi.

— Naturalnie przyszło mi także na myśl — podjął po chwili — że osłonią mnie ogniem jeśli Niemcy zaczną strzelać gdy będę dyndał na spadochronie. Ale nie miałem już czasu na dalsze tego rodzaju „krzepiące" rozważania. Ba, w ogóle wszystko, to co panu opowiadam tak szczegółowo i powoli — działo się bardzo szybko i gwałtownie. Może w ciągu kilkunastu sekund. Może nawet krócej. Wtedy, wie pan, nie myśli się słowami i zdaniami, lecz całymi obrazami, sytuacjami, czy jak tam. I właśnie w chwili, w której — nie mogąc już dłużej wytrzymać tego przypiekania się żywcem, na pół uduszony dymem — odsadziłem się od samolotu, w jakim ułamku sekundy przypomniałem sobie pewien wypadek w Dęblinie. Pamięta pan porucznika Grzybowskiego?

Spojrzał na mnie, niepewny, czy wiem o kim mówi.

— Naturalnie, że pamiętam — powiedziałem. — Był moim uczniem w Bydgoszczy, w roku 1925 lub 26.

— No właśnie. I na pewno wie pan także, jak on zginął?

I to wiedziałem. Porucznik Grzybowski, bardzo dobry myśliwiec raz tylko stracił głowę w powietrzu. Stracił ją dosłownie, skoczywszy ze spadochronem z samolotu (to był SPAD-61), który nie chciał mu wyjść z korkociągu. Skoczył do wewnątrz zwoju i natychmiast odbezpieczył spadochron. To go zgubiło: za wcześnie otwierająca się czasza jedwabiu zahamowała go w chwili gdy maszyna była tuż blisko. Ostra krawędź skrzydła musnęła szyję porucznika Grzybowskiego. Jego ciało na spadochronie wylądowało spokojnie — bez głowy... (dokończenie w następnym numerze)

Samochody - samoloty

(Dokończenie z nr 31 (59)

Projekt Whitakera i Zuck'a dwu amatorów z Los -Angelos nosi zupełnie inny charakter. Ma on urzeczywistnić cały szereg nadzwyczajnych pomysłów, jak skrzydła o nastawnym kącie montażowym, (przy czym każdy płat oddzielnie można by nakłaniać i w ten sposób sterować samolotem), podwójne urządzenie do sterowania (dla dwu pilotów), specjalnie pomysłowa metoda ustawiania w locie płaszczyzn sterujących za pośrednictwem pewnego rodzaju trimmerów, umieszczonych na krawędzi spływu itd.

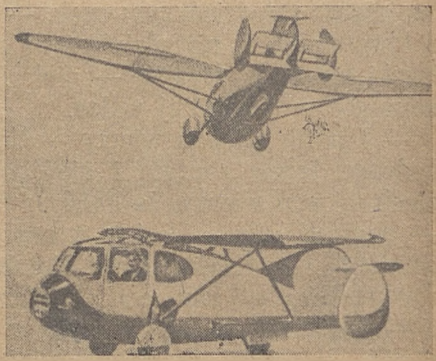
Dla podróży naziemnej należy odczepić linki sterowe, skrzydła złożyć i umieścić nad maszyną na specjalnych stalowych ramach, przytwierdzalnych w przedniej części kadłuba i nad środkową częścią statecznika.

Napędu dostarcza 40-to konny silnik lotniczy Continental. Wał śmigła można naturalnie wyłączać; napędu na tylne koła dostarcza ten sam silnik za pomocą transmisji hydraulicznej, złożonej z pomp i motorka hydraulicznego.

Oto charakterystyka maszyny: rozpiętość skrzydeł 9,6 m; długość 4,6 m; wysokość 1,7 m; ciężar w locie 250 kg.

Ostatnio mówi się już nawet o ulepszonym projekcie Whitaker-Zuck'a, wyposażonym w 125-cio konny silnik Lycoming i pchające śmigło.

Nie wiadomo, czy tego rodzaju konstrukcje zdobędą sobie taką



Samochód - samolot w locie i podczas jazdy na ziemi

Prototyp samochodu-samolotu Whitaker-Zuck



popularność, jak tego spodziewają się i życzą sobie wielkie firmy lotnicze. Trzeba bowiem zastanowić się jeszcze nad sprawą obsługi technicznej takich samolotów. Żywot silnika lotniczego, ustawionego na samochodzie będzie bardzo ograniczony.

Nie wiadomo więc, czy tego rodzaju sport lotniczy będzie tak tani, jak usiłują o tym przekonać publiczność producenci.

Źródła: Aviation 1947.

Aeroplane V.47.

REKORD SZYBKOŚCI POBITY

Rekord szybkości, wynoszący dotychczas 991 km/godz, i zdobyty przez Anglika kpt. Donaldsona na samolocie Gloster — „Meteor" 7-go września 1946 r., został pobity przez amerykańskiego pilota płk. Alberta Boyd'a.

W piątek 20 czerwca Boyd startuje na bazie w Muroc Dry Lake w Kalifornii, 200 km od Los Angelos. Zwycięskim samolotem, pomimo głośnej reklamy najnowszych odrzutowców amerykańskich, był znany i poniekąd „przestarzały" Lockheed P-80 „Shooting - Star opis w n-rze 4 „SiM"), z silnikiem turbinowo - odrzutowym General Electric 400 z zakładów Allison.

Record został zatwierdzony przez Międzynarodową Federację Lotniczą (F.A.I.). Płk. Boyd uzyskał następujące szybkości przy czterech przelotach na bazie, jak to przewidują warunki F.A.I.:

1. 993,045 km godz.
2. 989,182 km godz.
3. 1017,830 km godz.
4. 1013,805 km godz.

Loty odbywały się przy wietrze 16 km/godz., i temperaturze 31^0 C.

Zatwierdzony rekord wynosi 1003,466 km/godz., czyli o przeszło 12 km/godz. więcej od rekordu poprzedniego. Tak więc Amerykanin Boyd przekroczył oficjalnie szybkość 1000 km/godz., udowadniając jednocześnie, że weteran odrzutowy" Lockheed P-80 będzie mógł jeszcze długo rywalizować z najnowszymi odrzutowcami!



22-25. VI. 47 KOBYLNICA



PAWEŁ ELSZTEIN, chor.

— Znowu zjechali z całej Polski — młodzież lotnicza z modelami... piloci... sympatycy... goście... goście!.„

Od roku zastęp ich powiększył się; pomiędzy twarze starych znajomych wplatają się nowe, młodsze. Magnes zlotów lotniczych przyciąga!

Zawody rozpoczęto — jak to już jest w zwyczaju — od części oficjalnej, przemówień i pokazów. O tym, że część reprezentacyjna była udana, dowiodły oklaski z trybun.

Popisy skończyły się przed wieczorem, żegnane ciepłym, letnim deszczykiem. „Marchand de frissons już skończyli — dzięki Bogu" — zwierzyła mi się urocza M — me Degler, żona reemigranta z Francji pierwszorzędnego modelarza i instruktora.

Tak, jutro zaczynamy nasze zawody modelarskie.

* *

Po nocy, spędzonej na klejeniu, wykańczaniu, czy reperacji modeli, na regulowaniu (nie) — zawodnych silniczków, nadszedł startowy ranek. Z Błonia Grunwaldzkiego, gdzie mieszkaliśmy we wspaniałych barakach, nazwanych Hotelem Targowym przewieziono zawodników na start.

23 lipca 1947 roku — dzień otwarcia startów modelarskich — nie przedstawiał się zbyt zachęcająco, bo już do tradycji zawodów należy zła pogoda.

Mimo wszystko zawody muszą się rozpocząć według planu. Członkowie jury, ochrypnięci od krzyku, wywołują przez wielką tubę kategorię, miasta, grupy. Nikogo nie ma na lotnisku prócz zawodników, Jury i kilku zainteresowanych. „Film Polski" (który tak bojowo operował w dniu otwarcia, ścigając samochodem generałów, oraz fotografując trybuny) ...dziś się nie zjawił, A szkoda; mogła by być ładna kronika filmowa — nawet dla zagranicy. Ha trudno, ktoś tu znów nie dopilnował.

Wyniki II Ogólnopol. Zaw. Mod. Latających

KATEGORIA A — JUNIORZY:

1. Bartoszewicz Bogusław — 1 min. 19 sek. (Kielce)

KATEGORIA B — AMATORZY:

1. Szpecht Henryk — 5 min. 41 sek. (Bydgoszcz)

KATEGORIA C — AMATORZY:

1. Ramisz Witalis—1 min. 45 sek. (Bydgoszcz)

KATEGORIA D — AMATORZY:

1. Wodniczak Kazimierz (czas z platformy) — 1 min. 0,8 sek. (Poznań)

KATEGORIA E — AMATORZY:

1. Grześkowiak M. (czas z ręki) — $\frac{3\text{ m. }55\text{ s}}{58\text{ sek.}} \times 100 = 400$ (Katowice)

KATEGORIA F — AMATORZY:

1. Wodniczak Kazimierz — 44 sek. (startował i wodował) (Poznań)

KATEGORIA G — AMATORZY:

1. Zawal Henryk (bezogonowiec) — 26 sek. (Poznań)

KATEGORIA A — INSTRUKTORZY:

1. Zdrzałek Rainhold — 5 min. 23 sek. (Katowice)

KATEGORIA C — INSTRUKTORZY:

1. Bury Jan — 2 min. 24 sek. (Poznań).

KATEGORIA D — INSTRUKTORZY:

1. Wosik Seweryn (czas z ręki) — 1 min. 18 sek. (Łódź)

KATEGORIA E — INSTRUKTORZY:

1. Bury Jan (czas z ręki) — $\frac{3\text{ min. }26\text{ sek.}}{26\text{ sek}} \times 100 = 775$ (Poznań)
2. Bury Jan (czas z platformy) — 18 min.

KATEGORIA F — INSTRUKTORZY:

1. Bury Jan — 35 sek. (Poznań).

KATEGORIA G — INSTRUKTORZY:

Bury Jan $\frac{18\text{ min. }18\text{ sek.}}{48\text{ sek}} \times 100 = 2260$ (Poznań)

* *

„Kto pierwszy ten lepszy". Stara dewiza i tutaj ma zastosowanie. Pierwsze starty przyniosły najlepsze czasy dla szybowców: 5 min. 41 sek. uzyskuje Henryk Szpecht z Bydgoszczy. Po trzech przepisowych startach holuje swój szybowiec, wyciągając 17 min. 0,6 sek. (tak to bywa poza konkursem). Lepszych czasów już nie uzyskano, 4 min. 3,2 — wartości szły wyraźnie ku dołowi. („O mistrzu Parczewski, odwróć te niże i chmury w inną stronę!" — wzdychali zawodnicy).

Pierwszy dzień zawodów to dzień bezsilnikowy. Do konkurencji stawały wyłącznie szybowce. Dużo tego było. Szybowce najrozmaitszych konstrukcji: własnej, przerabianej, kombinowanej — ale wszystko już krajowe; nie tak jak w roku ubiegłym.

Co tu dużo mówić — w grupie modeli szybowców jesteśmy bezkonkurencyjni! Proszę mi pokazać gdziekolwiek na świecie (przepraszam wszystkie Towarzystwa Przyjaźni) takie szybowce jak u nas! Burego, Strycharskiego, Wodniczka, Niestoja, czy Stańczyka należałoby wysłać w świat, na międzynarodowe zawody, a zobaczylibyście jak by urosła sława Polski i ile kg srebra i złota przywieźli by w postaci pucharów!

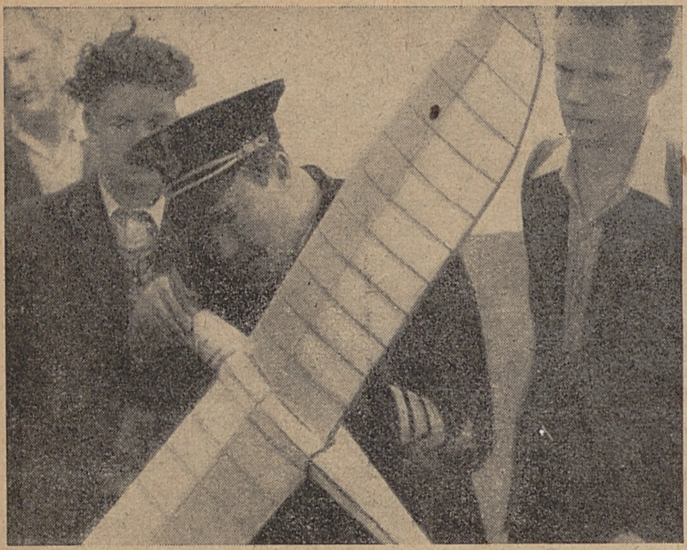
* *

Komisja zawodów (Jury) miała sporo roboty. Panowie Grajeta, Dobiszewski, Maleczek, Hejduk dwoili się i troili, aby tylko wszystko odbywało się w porządku — zgodnie z regulaminem modelarskim i sportowym. Włożyli w swoją pracę dużo serca, a nagrodą dla nich była chyba myśl, „że to już, panie, 17 czy 18 zawody z rzędu" i że tylu, tylu modelarzy i takie modele!... Wiem, że seniorzy na równi z młodzieżą cieszyli się z zawodów, po raz któryś tam przeżywając to wielkie święto młodych.

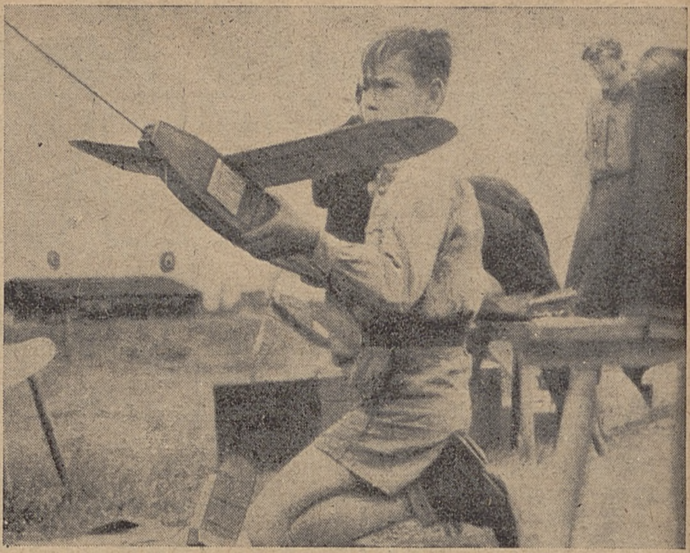
Najwięcej pracy miała komisja techniczna w osobie instruktora Szczepaniaka z Jeleniej Góry. Co on biedak musiał się natargować z chłopcami; a to przekrój, a to za małe obciążenie... Był nieubłagany. Pracę zakończył, oklejając wszystkie skrzydła i kadłuby białymi kartkami z adresem modelarza... „psując" w ten sposób najbardziej estetyczne modele.

Pierwszy dzień zawodów minął spokojnie (nie licząc obiadu) i zakończył się uzyskaniem słabych wyników (pogoda).

Wiele radości miała ekipa warszawska z minutowego lotu juniorka Jerzego Kantorskiego (2-gie miejsce). Leszek Komuda (amator) zdobył dla Warszawy 2-gie miejsce w grupie modeli bezogonowych (56 sek.). Na trzecim miejscu uplasował się Falęcki. (jeszcze raz Warszawa). Na szczególne podkreślenie zasługuje fakt, że oba zwycięskie modele były konstrukcji Komudy — młodego harcerza.



Jury interesuje się każdym detalem



Poznań kręci gumę

Elita naszych szybowników w osobach Burego Jana, Strycharskiego, czy Niestoja pokazała naprawdę wysoką klasę — zarówno pod względem wykonania modeli, jak i uzyskanych w trudnych warunkach wyników.

Dużo było ciekawych konstrukcji, chociażby szybowiec Mariana Krzyżana ze Szczecina, który wzbudzał sensację swoimi rozmiarami 3 m 50 cm rozpiętości (model, nie Krzyżan). W pewnym momencie, po zerwaniu się z holu, „maleństwo" to o mało nie zmiotło całej komisji sędziowskiej, wychodząc metr nad ziemią z szalonej pętli.

Piękną kolekcję modeli wszelkiego typu pokazali nam gdańszczanie (szkoła Henryka Mejera). Najlepszy dowód: Gdańszczanin został wyróżniony za najlepsze wykonanie (instruktor Maksymilian Mędrzecki).

Nasz warszawski Kuls zawiódł na całej linii. Jak się dowiedziałem, niepowodzenie Kulsa powstało z powodu pozostawienia talizmanu szczęścia — białej czapeczki — w domu. No, na drugi raz już my przypilnujemy!

Nie wszyscy jednak przyjechali na zawody jako zawodnicy. Jedni nie mogli nic zrobić, ograniczeni pracą zarobkową, a innymi... też się nie udało. Bo proszę sobie wyobrazić tylko: słynna już w kraju szkoła prof. Blarowskiego z Jeleniej Góry nie mogła wziąć udziału... bo aeroklub nie dał kredytu na wyjazd. A mieli ładne modele — sam widziałem. (Oj nie ładnie A. J., nie ładnie!).

Dzień szybowcowy skończył się ulewnym deszczem i przemoknięciem modeli.

* * *

Zaproszonym gościom pobyt w Hotelu Targowym umilany był odpowiednio długo trwającymi posiłkami. Niestety, modelarze musieli jeszcze dłużej czekać w kolejce... No, ale czego nie robi się dla lotnictwa!

Monotonię czekania naszych głodomorów rozjaśniał w dużym stopniu nieporównany, zdrowy humor kolegi Witolda Stańczyka z Krakowa nawiasem mówiąc, tak samo fenomenalnego modelarza jak i... jazzbandzisty, który w równym stopniu jest twórcą nowych dróg na polu przyjaźni Polsko-Czechosłowackiej (ekipa krakowiaków posiadała wyłącznie modele z silniczkami Super-Atom, czeskiej produkcji), jak również wspaniałym odtwórcą boogie-woogie czy swinga.

* * *

Drugi dzień zawodów podobny był do pierwszego — myślę o pogodzie.

„Dziś muszą być skończone zawody!" — tak brzmi oficjalny komunikat Sztabu Organizatorów. Modele z napędem rozpoczynają starty.

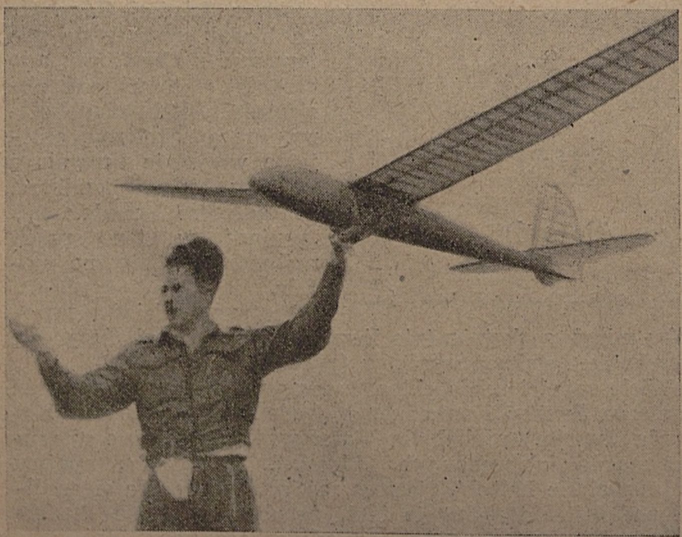
Osią zainteresowań jest pan Degler — słynny modelarz z Francji — z prześlicznym modelem silnikowym, zaopatrzonym w amerykański silnik Ohlsson'a. Tłumy modelarzy podziwiają precyzyjne, naprawdę „zagraniczne" wykonanie, składane śmigło (i te gumowe kółeczka!). Pan Degler rozkłada się ze swoim bagażem. Z eleganckiej walizy „wychodzi" również szybowiec. Oba modele w kolorach czarno-biało-pomarańczowym wyglądają czarująco.

Małżeństwo Degler, to najbardziej zgrana para modelarzy na zawodach. Co za wspaniały np. był widok, gdy pani Degler biegała za modelem swojego małżonka; a trzy mewy w klapie madame, upewniają nas, że małżeństwo pod każdym względem jest dobrane.

Z boku, za stołami Jury, stoi przygotowany samolot — na wszelki wypadek, (a nuż, któryś z modeli zechce uciec?...).

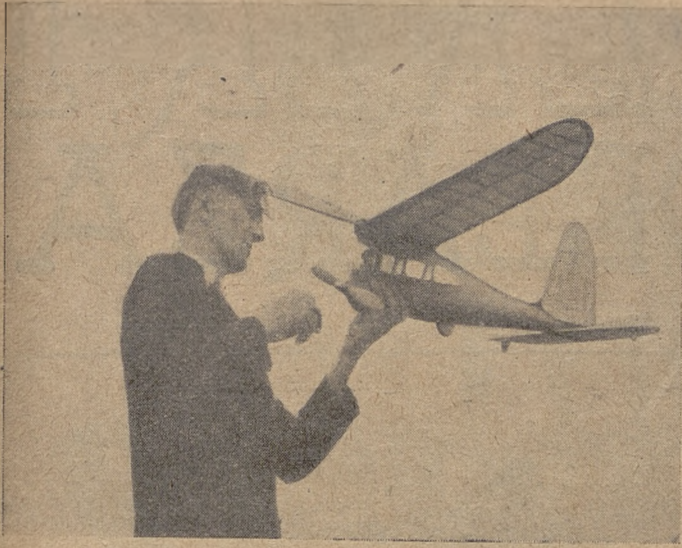
Przewidywania były słuszne. Model Burego uciekł 5,5 km i naprawdę tylko dzięki przypadkowi (bo i samolot nie pomógł) odnalazł go sam właściciel. Uzyskany czas 18 min 18 sek. przy pracy silnika 48 sek — piękny wynik.

Fundator puharu instr. S. Wosik na starcie

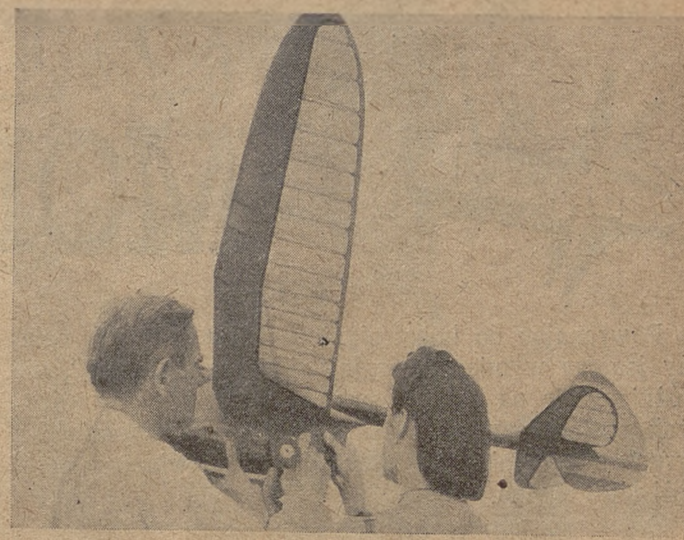


Bielsko startowało z „Orlątkiem".





Instr. Jan Bury szykuje model do lotu



Osią zainteresowań było małżeństwo Degler

W dniu tym okazało się, że zwycięstwo Poznania jest „murowane". Zabrali wszystkie 30 punktów.

Punkty, punktami, ale to nie tylko cyfry, to rzetelna całoroczna praca dzielnego zespołu, takich ludzi jak Stanisław Pawlicki, Teodor Karaban czy Henryk Zawal — nie licząc instruktora Burego.

W grupie modeli specjalnych, prymat dzierżył wyłącznie okręg poznański. (U — Control Burego, bezogonowiec „latający trójkąt" Zawala i wreszcie bardzo ciekawa bezogonówka — „latający liść" Pawlickiego).

Tabelka rekordów polskich, o której tak marzył naczelnik wydziału modelarskiego Ligi Lotniczej przedstawia się na ogół mizernie ale to nie wina modeli, czy modelarzy. Wyprowadzić stąd można jeden jedyny wniosek (zgodny zresztą z poglądem wszystkich zawodników): chcąc uzyskać przyzwoitą tabelę rekordów, należy urządzać zawody w terenie pozwalającym na bodaj tygodniowe zakwaterowanie zawodników. Analogicznie zresztą jak w dużym lotnictwie (któż by ustalał rekordy w czasie deszczu?). Na dobrą pogodę, niestety, trzeba czekać!

* * *

Efektownie wypadło rozdanie nagród. Było naprawdę imponujące. Może dlatego, że odbywało się we wspaniałej oprawie „białej sali" w gmachu województwa, przy ulicy Gołębiej, tuż obok prastarej Fary.

W środę 25 czerwca w sali rycerskiej rozdano zwycięzcom poszczególnych kategorii nagrody; a nagród było tyle, że stół prezydialny dosłownie uginał się pod ciężarem pucharów, statuetek, piłek, mandolin.

W imieniu dowódcy lotnictwa W.P. nagrody zawodnikom wręczył płk. Ścibior.

Każdorazowy huragan oklasków — to nagroda od zawodników.

Przemawiali: inż. Leja — drogi każdemu lotnikowi „ojciec z Ligi", przedstawiciel lotnictwa wojskowego, płk Ścibior, oraz wojewoda poznański, Brzeziński.

W miłym i serdecznym nastroju opuszczali wszyscy piękny gmach województwa.

A teraz do domu, do pracy! Na przyszły rok spotkamy się znowu!

W celu zorientowania organizatorów przyszłych zawodów, proponuję, aby wszyscy zainteresowani modelarze wypowiedzieli się na łamach naszego pisma o najlepszym terminie, organizacji itp.

Równocześnie w celu zarejestrowania naszych osiągnięć twórczych w dziedzinie modelarstwa apeluję do wszystkich zwycięzców o jak najszybsze nadsyłanie pod adresem Redakcji sylwetek nagrodzonych modeli. Jako przykład zamieszczamy szkic jednego z takich modeli. Rysunki schematyczne, z wymiarami i króciutkim opisem wystarczą. Musimy mieć przecież przegląd naszego dorobku!

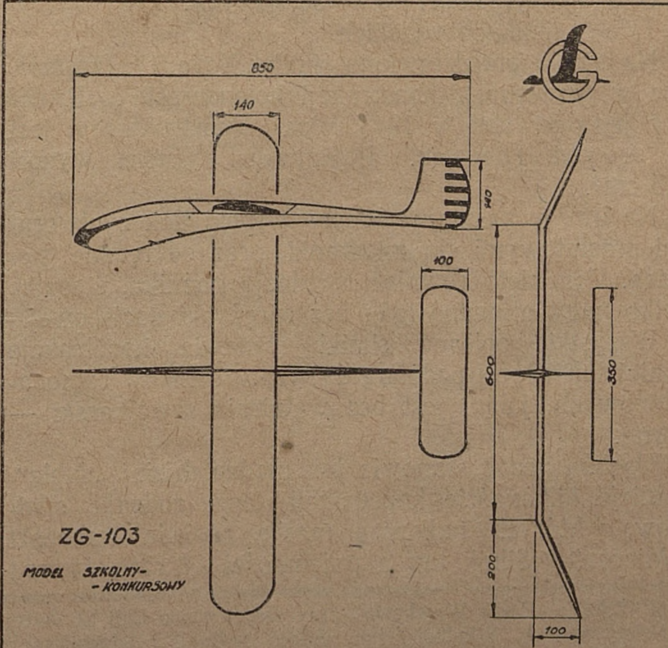
Najciekawsze konstrukcje II Ogólnopolskich Zawodów Modelarskich

I

ZG—103

Model szkolny, skronstruowany w ramach regulaminu 1947 roku, mimo trudnych warunków atmosferycznych zajął drugie miejsce w grupie Juniorów. Wykonany został przez harcerza Jerzego Kantorskiego, a opracowany przez instruktora Zdzisława Gryglickiego. Do budowy zastosowano wyłącznie skiejkę i sosnę.

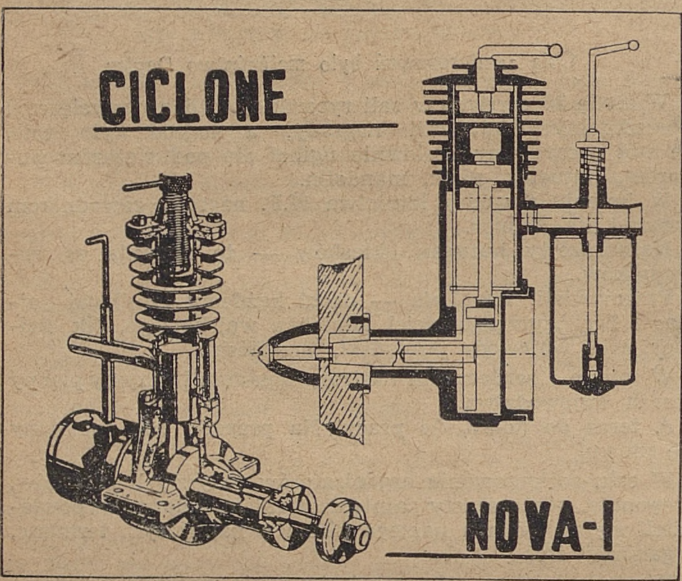
Skrzydło jednodźwigarowe, konstrukcji normalnej, profil L. D. C. 2. Umocowanie do kadłuba przy pomocy gumek. Stateczniki nieprofilowane, sklejane z listewek. Ciężar modelu 180 g. Przeciętny czas lotu 90 sek.





SILNIKI MODELARZA

Powracając do konstrukcji silników włoskich należy jeszcze wymienić seryjny silniczek „Ciclone", nie różniący się na oko od swoich poprzedników, a jednak posiadający największą bodaj wytrzymałość z grupy poprzednio opisanych. Na rys. 3 widzimy przekrój tego silnika.



rys. 3

Dane techniczne Ciclon'a: pojemność 6,35 cm^3; 6 000 — 6 500 obr/min; moc 0,35 KM; ciężar 250 g; obciążenie mocy na 1 KM równe 0,71 kg.

Tuleja cylindra wykonana jest ze stali chromoniklowej. Głowica cylindra i karter z siluminium. Korbowód i wał wykonano z wysokowartościowej stali o wytrzymałości 60 — 80 kg/mm^2.

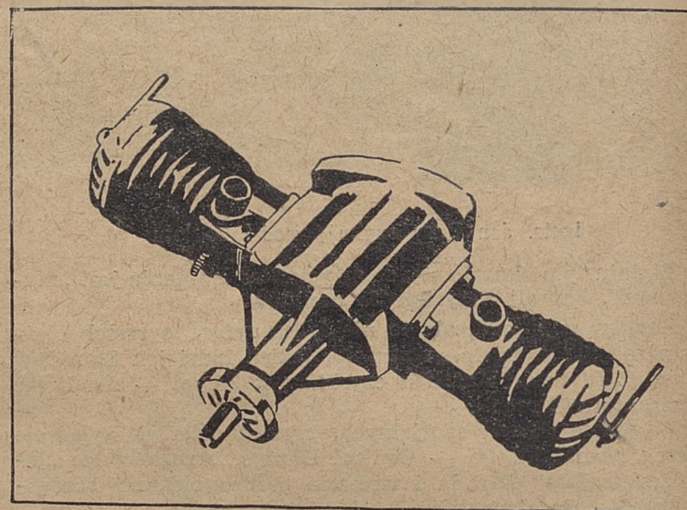
Tyle o silnikach włoskich.

Na rys. 3 przedstawiono silnik „Nova 1" (częściowo w przekroju), konstrukcji holenderskiej. Prototyp jego powstał w 1943 roku. Konstruktorem jest I. J. van Leenwen. Pojemność cylindra wynosi 4,5 cm^3.

Na uwagę zasługuje bardzo wysoki tłok z otworami przelotowymi dla mieszanki, oraz odkręcana głowica. Pominięto również regulację gaźnika, stosując tylko nagwintowaną igłę, bez sprężynki dociskowej.

Wszystkie opisane silniki stanowią konstrukcję mniej lub więcej podobną do wzoru silników samozapłonowych, jakim jest bez wątpienia szwajcarski — Dyno.

Osobną grupę stanowią tak modne dzisiaj „duble". Istnieje kilkanaście konstrukcji tego rodzaju silników, z których najlepszą markę posiada francuski „Micron". Silnik ten o pojemności 14 cm^3, tworzą



rys. 4

dwa cylindry na wspólnym karterze, zamocowane niewspółosiowo. Sposób ten nie wymagał zasadniczo dużo sprytu i jest w swej prostocie właśnie najciekawszy. (Rys. 4)

Na przedłużonym wale głównym z dwoma przeciwwagami zamocowano dwa korbowody od pojedyńczych silników „Micron". To wszystko, nie mówiąc o tryskowym karterze i uzyskaniu dostatecznej szczelności dla rozruchu. Najważniejszym czynnikiem podczas regulacji wg. p. Gladieux, konstruktora tego „dubla" jest równomierne regulowanie kompresji. Dopływ powietrza i paliwa odbywa się przez jeden gaźnik. Regulacja kompresji nie jest zsynchronizowana. O zaletach tej czy innej konstrukcji muszą się wypowiedzieć inżynierowie lub też eksperymentatorzy — modelarze

Na zakończenie kilka danych technicznych silników samozapłonowych pochodzenia francuskiego.

Nazwa silnika	Średnica cylindra w mm	Skok w mm	Pojemność w cm^3	Moc w KM	Ilość obr/min
Comete Junior	18	20	5,3	1/6	5 000
Jide 8	12	15	1,7	—	5 500
Jide 12	15	16	3	—	4 500
Ouragan	13	15	3,36	17	5 250
Delmo	13	20	2,65	1/9	5 500
Micron 2,8	14	16	2,8	1/10	4 700
Morin 70	21	28	10	1/4	5 500
Morin 81	16,5	23	5	1/5	5 500
Allouchery 16	5	8	0,16	—	12 000
Eclair 1,25	10	16	1,25	0,035	6 100
Marquet	17	22	5	1/8	4 700

Do opisu nowych silników samozapłonowych będziemy jeszcze nie raz powracali.

P. E.

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej. **Red.:** Janusz Przymanowski, mjr. **Zast. red.:** A. Mańkowski, kpt. Sekr. odp. A. Windholz, kpt. Adres redakcji i administracji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/4 (róg Królewskiej)

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie — 40 zł; kwartalnie — 115 zł; półrocznie — 220 zł; rocznie — 400 zł. **ULGOWA PRENUMERATA** dla jednostek W. P., organizacji sportu lotniczego itp. kwartalnie—100 zł; półrocznie—185 zł; rocznie—350 zł.
Wpłacać czekami na konto PKO: I-978 właść. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa

R.S.W. „Prasa" Z. G., W-wa, Smolna 12. Z. 894

Opłata pocztowa uiszczona gotówką B-34612